Die große Sternenflotte, von Harold D. Huycke

Veröffentlicht 1960 in SEA LETTER und in YACHTING Februar 1960, übersetzt von Eberhard Hewicker 2022

Beladen mit Holz und Ausrüstung für eine Konservenfabrik liegt das Alaska Packers Schiff „Star of Alaska“ (ex „Balclutha“) an einem Kai in San Francisco und bereitet sich auf seine jährliche Reise in den Norden vor. Das Datum liegt zwischen 1906, als die Alaska Packers' Association das Schiff zum ersten Mal unter ihrem neuen Namen ausrüstete, und 1911, als sie die Poop verlängerten, um mehr Platz für die Arbeiter zu schaffen, die jedes Frühjahr mit nach Norden fuhren.

Auch wenn Sie in der San Francisco Bay Region gelebt hätten, hätten Sie im September 1930 nichts von der Ankunft des Vollschiffes „Star of Alaska“ aus den Gewässern Alaskas bemerkt, das im Schlepptau eines qualmenden Dampfschleppers durch das Golden Gate kam. Das war am 19. September, und die „Star of Alaska“, ein 44 Jahre alter, stählerner Vollrigger, beendete damals eine Ära in der maritimen Geschichte der Pazifikküste.

Die „Star of Alaska“ war eines von 19 Schiffen, deren Namen mit Star begannen und die einst in San Francisco beheimatet waren. Da war die „Star of Bengal“, die schon seit 50 Jahren verschwunden ist und in deren verrostetem Rumpf die Knochen von 110 Chinesen ruhen; die „Star of Falkland“, die im Frühjahr 1928 aus der Golden Gate Bay auslief und nie wieder zurückkehrte; die „Star of England“, die die Stadt an der Golden Gate Bay schon lange vor dem Brand von 1906 kannte; die „Star of Shetland“, die vor knapp 20 Jahren die Bucht verließ und an einem Schrottplatz in Japan endete. Es gab noch viele andere, die alle ähnlich aussahen, sich aber von ihren Schwestern so sehr unterschieden wie die Menschen untereinander.

Diese Schiffe gehörten zur **Alaska Packers Association** in San Francisco. Das war keine „Vereinigung“, sondern eine Firma, die 1893 durch den Zusammenschluss von 25 der insgesamt 33 Lachskonservenfabriken in Alaska gegründet wurde. Diese 25 kleinen Firmen hatten bis dahin abwechselnd unter der schwankenden Nachfrage nach Lachskonserven und der Konkurrenz untereinander gelitten und konnten nun gemeinsam expandieren. In den Gewässern Alaskas und des pazifischen Nordwestens wimmelte es von Lachs. Die schlechte Zugänglichkeit der Fischgründe erforderte Schiffe, die mehr als 2.000 Meilen auf offener, oft stürmischer See zurücklegen und im Herbst eine ganze Ladung Lachskonserven nach Hause bringen konnten. Vorräte und Arbeiter konnten nur auf dem Seeweg zu den Konservenfabriken und Fischereistandorten in Alaska gebracht werden. Der Bedarf an Schiffen mit großer Tragfähigkeit war daher offensichtlich.

Zu dieser Zeit gab es an der Pazifikküste eine gut etablierte Schiffbauindustrie, die den wachsenden Transportbedarf der Holz-Industrie deckte. Diese Werften bauten Segelschiffe, die für den Küsten- und begrenzten Übersee-Holzhandel geeignet waren, aber abgesehen von einigen an der Pazifikküste gebauten Schonern und Barkentinen fand die neue Firma die größeren Rahsegler von den Werften in Neuengland besser geeignet.

In den ersten Jahren charterte man eine Reihe von Schiffen, die meist in San Francisco zu Hause waren. Die Lachsfischerei in Alaska war eine saisonale Tätigkeit, die im späten Frühjahr begann und bis Ende August dauerte. Durch das Chartern vermieden die Packers die Kosten für den Unterhalt einer Flotte während des Winters. Sie hatten jedoch ein Problem mit den begrenzten Wohn-Einrichtungen der gecharterten Schiffe.

Die „Star of AlLaska“ hoch am Wind

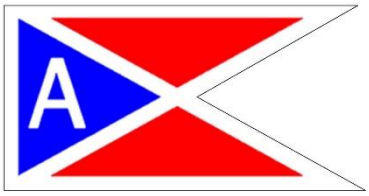
Lachspacker machten ja keine Langreisen, sondern sie waren eher so etwas wie "schwimmende Lagerhäuser". Ihre tatsächliche Zeit auf See überstieg selten drei Monate im Jahr.

Innerhalb von sieben Jahren nach der Gründung der Firma wurden eigene Schiffe zu einer festen Einrichtung, und danach zwangen nur noch besonders große Fänge dazu, auf dem Chartermarkt zusätzliche Schiffe zu suchen.

Um die Jahrhundertwende stellte sich das Problem der Ersatzbeschaffung. Die großen Rahsegler im Besitz der Firma waren nicht neu, und aus Holz gebaut. Die amerikanischen Werften hatten sich im Gegensatz zu den europäischen Werften noch nicht auf Stahlschiffbau umgestellt.

Damals wie heute verbot das amerikanische Gesetz den Einsatz von Schiffen ausländischer Herkunft im Küstenhandel (Trans-Shipment). Ausnahmen gab es nur für reparierte Wracks und Schiffe, die durch ein Sondergesetz des Kongresses in das Register der Vereinigten Staaten aufgenommen wurden.

1898 wurden die hawaiianischen Inseln durch einen Beschluss des Kongresses annektiert, was jedoch nicht sogleich den Status von dort beheimateten Schiffen änderte. Innerhalb von zwei Jahren sah jedoch ein weiteres Kongressgesetz vor, dass alle Schiffe, die zwischen dem 14. Juni und dem 12. August 1900 unter hawaiianischer Flagge fuhren, Anspruch auf die vollen Rechte des amerikanischen Küstenhandels haben sollten. Mehrere in Großbritannien gebaute Schiffe waren davon sofort betroffen, und in den zwei Monaten Spielraum wurden mehrere weitere Schiffe schnell noch in Hawaii registriert.



So wurde eine große Flotte von Eisen- und Stahlschiffen für den Einsatz mit Alaska Packers ermöglicht. Das kleine Schiff EUTERPE war das erste von 19 eisernen und stählernen Rahseglern, die die Schwalbenschwanz-Hausflagge führte.

Nach der Jahrhundertwende kaufte die Firma nur noch Schiffe aus Eisen und Stahl, obwohl es noch fast ein Vierteljahrhundert lang auch ein halbes Dutzend Holzschiffe in der Flotte gab.
Die Down Easter „Indiana“, „Bohemia“, „Santa Clara“ und “L. J. Morse“, Veteranen der Kap-Horn-Fahrt, fuhren jetzt jede Saison nach Kvichak, Nushagak, Naknek, Chignik und zu anderen Konservenfabriken in Alaska.

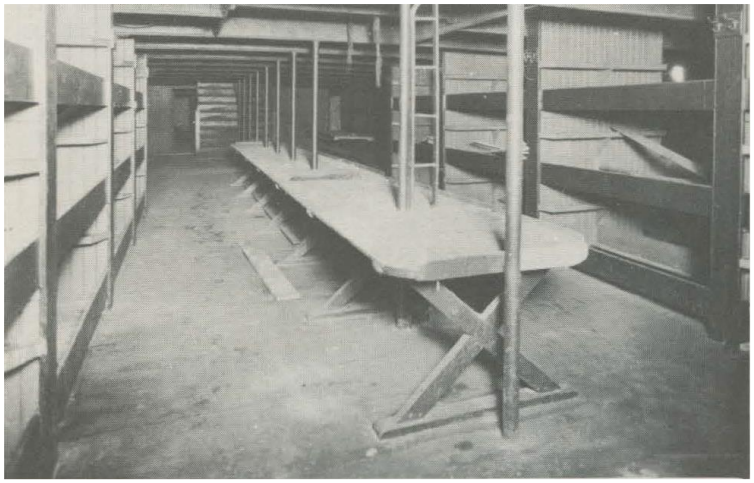
Die Packers Association unterhielt in der Oakland-Mündung eine eigene Werft, in der im Winter die gesamte Flotte lag, und wo Reparaturen und Umbauten durchgeführt wurden. Männer, die später Kapitäne amerikanischer Segel- und Dampfschiffe wurden, fanden in ihrer Jugend in der Werft in der Paru Street in Alameda Arbeit als Takler und Matrosen in den Wartungsmannschaften.

Was der Äquator für die Hochsee-Seeleute war, war der Unimak-Pass für die Fischer in Alaska - ein Ort, an dem die Neulinge Initiations-Riten über sich ergehen lassen mußten. Ein Neuling erhält seine "Unimak-Rasur" an Bord der "Star of France" im Jahr 1919

Wenn die Arbeitsplätze in der Großen Fahrt knapp waren, konnte ein arbeitsloser Matrose von den Alaska Packers angeheuert werden, um die Flotte in Schuss zu halten. Wenn das Ende des Winters in Sicht war, wurden einige der Schiffe in die Gegend von Puget Sound geschickt, um Kohle und leere Kisten zu laden, die dann nach San Francisco gebracht, auf die gesamte Flotte verteilt und dann zu den Konservenfabriken in Südalaska oder der Bristol Bay weitertransportiert wurden.

Von San Francisco nach Alaska waren es etwa 2.500 Meilen, was ja für eine Seereise nicht sehr weit ist. Jedes Schiff war mit Ausrüstung beladen, mit Fischern besetzt, die als Matrosen dienten, und mit Konservenfabrikarbeitern überfüllt. Der gesamte Sommerbetrieb wurde von

den Vorräten und Arbeitskräften der Seglerflotte aufrechterhalten. Am Ende der Fangsaison wurde der Lachs in Dosen und Kartons auf die Schiffe verladen, die die Heimreise antraten. Die Operation dauerte höchstens sieben Monate. Da jedes Schiff mehr als 100 Mann und Vorräte für die Saison beförderte, mussten die Wohn- und Lagerräume der Schiffe umgebaut werden.



Die Unterkünfte der Fischer im Zwischendeck der "Star of Holland". Die italienischen u. skandinavischen Fischer dienten auf den Fahrten nach und von Alaska als Matrosen. Am anderen Ende des Schiffes befanden sich die Unterkünfte für die orientalischen Konservenfabrikarbeiter, die als Chinatown bekannt waren

Auf Schiffen wie der „Star of Alaska“, der „Star of Holland“, der „Star of France“, der „Star of Iceland“ und der „Star of Russia“ wurde die Poop um bis zu 75 Fuß nach vorn verlängert, um zusätzliche Wohnräume für Fischer und Konservenfabrikarbeiter zu schaffen. In den Zwischendecks befanden sich Wohnräume, große Wassertanks und mehrere Kombüsen. Chinesen waren in den Konservenfabriken stark vertreten, während italienische und skandinavische Fischer aus der Bucht von San Francisco die Fischereimannschaften bildeten.

Die Fangmethoden in Südalaska unterschieden sich von denen in der Bristol Bay. Das Wasser in Südalaska war zu klar für die Stellnetzfischerei (Gillnet), daher wurden „Traps“ verwendet. Die Trapfischerei erlaubte eine Reduktion der Besatzungen für die Schiffe, die nach Chignik, Karluk und Alitak fuhren.

Zu Beginn des Jahrhunderts heuerten die Fischer auf den Windjammern als Matrosen an und wurden in vier Raten bezahlt: ein Viertel für die Fahrt nach Alaska, ein Viertel für das Entladen der Konservenfabriken, ein Viertel für das Beladen mit Lachs und das letzte Viertel für die Rückfahrt des Schiffes nach San Francisco. Die Schiffe in der Bristol Bay hatten im Allgemeinen eine größere Besatzung als die Schiffe, die zu den Konservenfabriken im Süden fuhren, aber selbst dann waren gute Matrosen, die sich mit Rahseglern auskannten, oft Mangelware.

Die Besatzungen wurden in Gruppen von 12 bis 18 Personen aufgeteilt. Vor dem Ersten Weltkrieg bestand die Gruppe (oder Gang) aus 18 Mann. Zwei von ihnen hielten die Unterkünfte auf dem Schiff sauber, ein Mann reparierte die Netze und hielt sie in Ordnung, während der Rest der Mannschaft die Arbeiten auf dem Schiff erledigte. Bei Ankunft des Schiffes in der Konservenfabrik wurden beide Anker fallengelassen und ein Wirbel in die Ketten eingeschäckelt, damit das Schiff frei schwingen konnte. Während die Vorräte entladen wurden, wurden die oberen Rahen abgetakelt, um die Stabilität zu verbessern. Dann wurde die Konservenfabrik betriebsbereit gemacht, von der Schreinerei bis zur Überholung der Boote und Kähne. Der Erste Steuermann war meistens der „Chef am Strand“, und er war es, der aus dem Chaos Ordnung machen musste.

Mit dem Erstarken der Fischergewerkschaft wurde die Arbeit der Fischer vom Schiffsbetrieb abgegrenzt, und schließlich wurden die Zimmermanns- und sonstigen Arbeiten für die Fischer stark reduziert.

Die Flotte war so vielfältig und bunt wie nie zuvor im Besitz eines einzigen Unternehmens. Die Alaska Packers waren von 1893 bis zum Zweiten Weltkrieg Schiffseigner, als dann der Staat die wenigen Dampfer, die sie noch besaßen, requirierte. In dieser Zeit besaßen und betrieben sie Segelschiffe aller Größen und Takelungen.

In den ersten Jahren waren die Verluste recht hoch. Das Schiff „Raphael“ erlitt im Juli 1895 in der Nähe von Karluk Schiffbruch, und im folgenden Jahr ging die „James A. Borland“ auf der Insel Gugidak verloren.

Die Konservenfabrik der „Alaska Improvement Company“ an der Mündung des Karluk River. Dieses Foto wurde im ersten Betriebsjahr der Fabrik aufgenommen. NARA, Kodiak Historical Society P 356-22.

Die Navigation in den nebelverhangenen und unmarkierten Fahrwassern Alaskas war gefährlich, und es ist ein Wunder, dass in diesen frühen Jahren nicht mehr Schiffe verloren gingen. Im Jahr 1898 lief der große hölzerne Vollrigger „Sterling“ auf einer unbekannten und nicht markierten Untiefe in der Beringsee auf Grund, so weit entfernt von jeglicher Hilfe, dass das Schiff aufgegeben werden musste. Auf den heutigen Karten dieser Gewässer ist die Stelle als "Sterling Shoals" verzeichnet. Im Jahr 1900 erlitt das Holzschiff „Merom“ am Strand von Karluk Schiffbruch. Im Jahr darauf erlitt das hölzerne Vollschiff „Santa Clara“ bei Trial Island in der Nähe von Puget Sound auf der Suche nach einer Ladung Kohle Schiffbruch, überlebte aber und blieb danach noch 25 Jahre lang im Dienst. In den letzten Jahren als Filmkulisse!

Zusätzlich zu ihrer eigenen Flotte charterte die Alaska Packers Association über einen Zeitraum von 18 Jahren 57 Schiffe. Bis 1911 war der Bedarf an Charterschiffen dann aber gesunken.

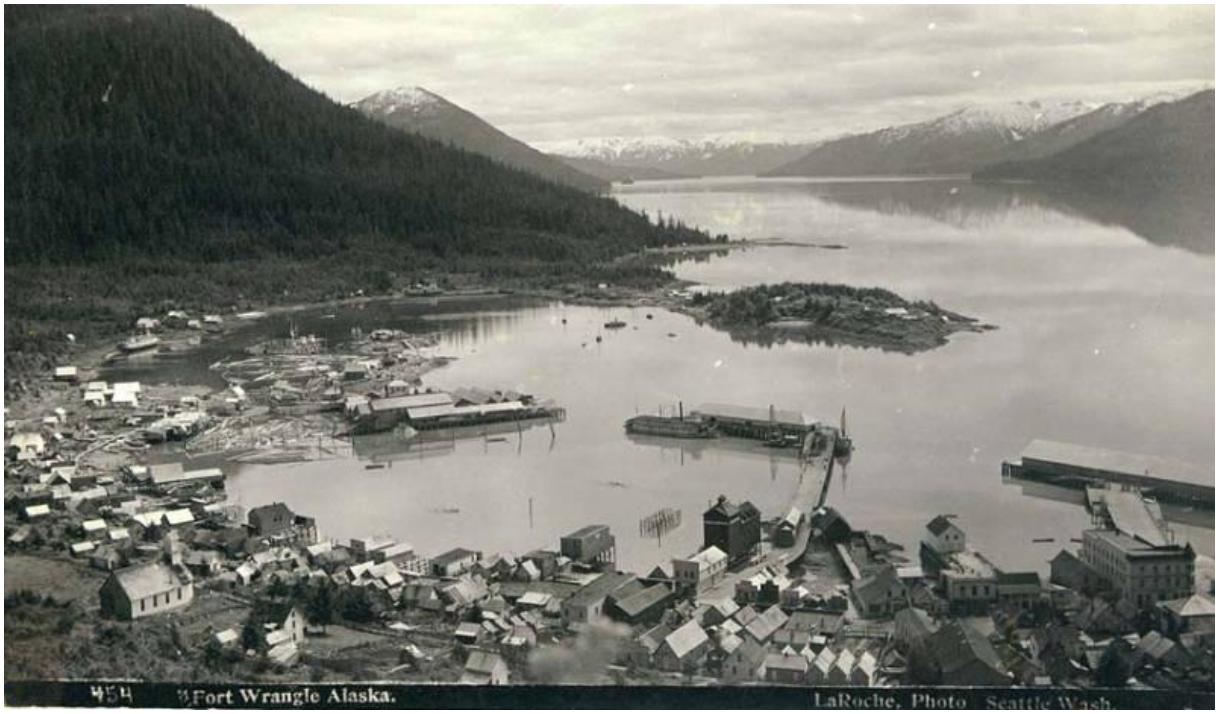
Um die Jahrhundertwende besaß die Firma 13 Holzschiffe. Im Jahr 1901 wurde die kleine, eiserne Bark „Euterpe“ gekauft, gefolgt von den eisernen Barken „Coalinga“ und „Himalaya“. Alle drei Schiffe, die jeweils etwas mehr als 1.000 Tonnen groß waren, wurden von den Briten gebaut und waren bereits seit über 30 Jahren in der Auswanderer- und Kolonialschifffahrt im Einsatz. Ohne ihre solide Konstruktion und die relativ schweren Eisenplatten wären die Schiffe nicht mehr brauchbar gewesen.

In den nächsten vier Jahren kaufte die Firma sechs weitere Vollschiffe und Barken von Reedern aus San Francisco und verfügte Ende 1906 über neun Schiffe aus Eisen und Stahl.

Darunter befand sich auch ein Quartett von in Belfast gebauten Eisenschiffen, die bereits unter englischer Flagge als schnelle Windjammer Berühmtheit erlangt hatten. Die „Star of France“, „Star of Russia“, „Star of Bengal“ und die „Star of Italy“. Damit begann das Namens-Schema „Star of…“ bei den Alaska Packers. Ein wenig von ihrem früheren Ruhm färbte auf ihre weniger glamourösen Schwestern ab, denn die Namen der anderen fünf Schiffe wurden geändert, um sie an die schnittigen vier englischen Schiffe anzupassen.

Das Vollschiff „Balclutha“, das 15 Jahre Seefahrt unter britischer Flagge hinter sich hatte, wurde zur „Star of Alaska“. Die „Euterpe“, die ihr 35. Jahr auf See begann, wurde zur „Star of India“; die „Coalinga“ mit ihrer bewegten Vergangenheit als Konkurrentin der Klipperschiffe wurde zur „Star of Chile“; die „Abby Palmer“, ursprünglich die britische Bark „Blairmore“, wurde zur „Star of England“; und die „Himalaya“, mit demselben Jahrgang und derselben Geschichte wie die „Euterpe“, wurde zur „Star of Peru“.

Alte Kenner der Segelschiffahrt werden Ihnen heute sagen, dass sie diese Schiffe "aus den Augen verloren" haben, als sie in die Lachsfischerei gingen. Aber die Schiffe selbst haben ihre eigene Geschichte geschrieben.



Wrangell in Südost-Alaska im Jahr 1897 (Foto Alaska Historical Soc.)

Die „Star of Bengal“ war nur zwei Saisons in der Alaska-Fahrt im Einsatz. Sie fand schon am 20. September 1908 ein qualvolles Ende, als sie von ihrer Konservenfabrik in Fort Wrangell im

Südosten Alaskas auf See geschleppt wurde, um ihre Heimreise anzutreten. Schweres Wetter trieb das Schiff trotz der Bemühungen von zwei Schleppern auf die Küste, und 110 Menschen kamen ums Leben, die meisten von ihnen Chinesen. Diejenigen, die überlebten, standen an der einsamen Küste vor äußerst schwierigen und tragischen Bedingungen. Dies war bei weitem das schlimmste Unglück, das die Firma erlitt.

Selbst bei dieser Routinefahrt, bei der die Schiffe fast neun Monate im Jahr vor Anker oder an einem Liegeplatz lagen, waren Navigationsgeschick und Wetterkenntnis von entscheidender Bedeutung. Eis kam vor, und Nebel, unbezeichnete Fahrwasser und starke Strömungen stellten die Kapitäne und Steuerleute vor große Herausforderungen.

Kapitän Nicholas Wagner, der 1906 Kapitän der „Balclutha“ und 1907 und 1908 Kapitän der „Star of Bengal“ war, weigerte sich immer, die Behauptung von Kapitän Bill Mortensen, der seine Karriere bei der Firma schon vor der Jahrhundertwende begonnen hatte, zu bestätigen, dass die „Star of Alaska“ das schnellste Schiff der Flotte sei. Selbst als sich beide Männer in ihren letzten Lebensjahren nach Sailors' Snug Harbor (*Altersheim für Seeleute in New York)* zurückgezogen hatten, waren sie sich in diesem Punkt ganz und gar nicht einig. Kapitän Wagner starb 1943 im hohen Alter, Kapitän Mortensen lebte noch fünf Jahre länger.

1908 wurde die Bark „Willscott“ gekauft und in „Star of Iceland“ umbenannt. Sie blieb bis 1925 in den Diensten der Reederei. Sie war eine weitere in Großbritannien gebaute Bark aus dem Jahr 1896, für große Tragfähigkeit optimiert und ohne Hoffnung auf Geschwindigkeitsrekorde.

Als sie nur ein Jahr alt war, wurde sie einmal vor der japanischen Küste entmastet und segelte unter Not-Rigg 4.000 Meilen in 61 Tagen. Danach wurde sie an Eigner in San Francisco verkauft und im Stückgutverkehr eingesetzt, meist von Hawaii mit Zucker rund Kap Horn zur Atlantikküste und zurück mit Kohle oder Stück-Gütern. Im Jahr 1929 ging sie zum letzten Mal in See und wurde an eine japanische Abwrackwerft verkauft.

Verladung von Reis an Bord eines Lachs-Packers. Der chinesische Lohnunternehmer, der die Arbeiter stellte, lieferte seine eigenen Vorräte. Dieses Foto wurde am 12. April 1906 am Hafen von San Francisco aufgenommen, nur sechzehn Tage bevor die Stadt von einem verheerenden Erdbeben und Feuer heimgesucht wurde.

Im Jahr 1909 wurde die Bark „Homeward Bound“ gekauft und in „Star of Holland“ umbenannt. Auch ihre Geschichte hatte ein paar einzigartige Wendungen. Sie war 1885 unter dem Namen „Zemindar“ in Belfast von Harland & Wolff für die Indienfahrt gebaut worden und hatte fast 15 Jahre lang für die Brocklebanks in Liverpool gefahren.

Danach fuhr sie für kurze Zeit unter deutscher Flagge als „Otto Gildemeister“ von Bremen, strandete aber 1901 auf einer Reise von Yokohama nach Portland, Oregon. Sie kam unter amerikanische Flagge, wurde für viel Geld umgerüstet, um sie für die Registrierung in den Vereinigten Staaten zu qualifizieren, und segelte die nächsten acht Jahre in der Kap-Horn-Fahrt zwischen Kalifornien, Oregon und Europa.

Kapitän Chadwick Thompson besaß einige Anteile an dem Schiff und probierte seine eigene Takelage aus, die sich als recht erfolgreich erwies. Kapitän Thompson takelte sie als Bark, behielt aber ein einzelnes Rahsegel am Besanmast. 1909 wurde sie an die Alaska Packers verkauft, in „Star of Holland“ umbenannt und zu einer herkömmlichen Bark umgetakelt. Nachdem sie einige Male als Bark den Besitzer gewechselt hatte, wurde sie 1950 abgewrackt.

Von 1909 bis 1912 kauften die Alaska Packers: die Bark „Kaiulani“ (*siehe Montags-Story Nr 88-Weihnachten auf der KAIULANI*), die in „Star of Finland“ umbenannt wurde, sowie die großen Viermastbarken „Acme“, „Astral“ und „Atlas“, die in „Star of Poland“, „Star of Zealand“ und „Star of Lapland“ umbenannt wurden. Die Standard Oil Co. of New York, Eigentümerin des letztgenannten Trios, hatte die berühmte Schiffsbauerfamilie Sewall aus Bath, Maine, mit dem Bau von drei 3.000-Tonnern für ihren Ölhandel (*Kisten-Petroleum*) in den Fernen Osten beauftragt, mit dem Ziel, auch Reisen im hawaiianischen Zuckerhandel oder im Holzhandel vom pazifischen Nordwesten zum Atlantik zu übernehmen. Etwas mehr als zehn Jahre lang wurden sie gewinnbringend eingesetzt, aber 1910 stellte die Standard Oil Co. fest, dass es angesichts der Konkurrenz durch Dampfschiffe schwierig war, Ladungen zu erhalten. Die Alaska Packers kauften sie auf, sobald sie auf den Markt kamen. Das letzte Schiff war die „Acme“, nachdem sie 1913 eine Passage nach Puget Sound absolviert hatte, eine der letzten westwärts gerichteten Fahrten rund Kap Horn eines Schiffes unter amerikanischer Flagge.

Auch die Sewalls aus Bath begannen, sich von einigen ihrer Schiffe zu trennen. Sie hatten zehn Segelschiffe mit Stahlrumpf gebaut und betrieben einige Jahre lang die in Großbritannien gebaute Viermastbark „Kenilworth“. Diese verkauften sie 1908. Sie wurde zur „Star of Scotland“, ein Name, der viele Jahre lang an der kalifornischen Küste bekannt war.

Da die gewinnbringenden Langreisen, in denen Segelschiffe einst profitabel gewesen waren, von Dampfschiffen übernommen wurden, war der Markt für Segelschiffe schlecht. Ohne die Lachspacker hätten diese Schiffe die kurze Zeit bis zum Ersten Weltkrieg vielleicht nicht überlebt.

Das Umladen der Fische von den Lachsbooten in einen Sammel-Leichter in der Kvichak Bay im Jahr 1921

Im Krieg verfügte die Firma über 16 Windjammer aus Eisen und Stahl und etwa acht Holzschiffe. Wegen des weltweiten Mangels an Schiffsraum befand man sich in einer glücklichen Lage. Die Schifffahrtskreise an der Küste waren bestrebt, in der Nebensaison die APA-Segelschiffe, die sonst in Alameda liegen geblieben wären, für Stückgutreisen im Pazifik zu chartern.

Die „Star of Holland“ unternahm einige Fahrten mit Holz nach Australien und Manila und kehrte später nach Alaska zurück. Die „Star of Poland“, ex „Acme“, war ein besseres Charterangebot als ihre kleineren Schwestern und wurde im Herbst 1916 für Australien, Chile und Manila verchartert. Auf dem Rückweg von den Philippinen im Herbst 1918 erlitt sie vor der japanischen Küste Schiffbruch *(siehe Montags-Story Nr 105*).

Die „Star of Finland“, ex „Kaiulani“ (*siehe Montags-Story Nr 88)*, kehrte auf altbekannte Routen zurück, als die Alaska Packers Association sie für eine Rundreise nach Hawaii vercharterte, von wo sie 1917 mit Zucker zurückkehrte. Die Reise verlief nicht ohne Unwetter und Probleme, aber sie überstand die Stürme und kehrte im Frühjahr nach Alaska zurück. Dort blieb sie noch ein weiteres Jahrzehnt, bis sie 1927 aufgelegt wurde.

Nach dem 1. Weltkrieg setzte sich drei Jahre lang der Boom in der weltweiten Schifffahrt fort, doch 1921 brachen die Frachtraten ein, und viele Segelschiffe und Dampfer wurden stillgelegt. Das ehemalig deutsche Schiff „Steinbek“, das 1917 in Eagle Harbor, Wash., beschlagnahmt und als „Northern Light“ in Betrieb genommen worden war, kam im Frühjahr 1921 nach New York. Ein Jahr später kauften die Alaska Packers das Schiff mit dem Geld, das sie für den Verlust der „Star of Poland“ im Jahr 1918 erhalten hatten, und brachten es mit einer Ladung Kohle nach San Francisco. Sie wurde in „Star of Falkland“ umbenannt und in der Alaska-Fahrt eingesetzt.

Unten in New Orleans wurde eines der berühmtesten Segelschiffe, die jemals unter der Flagge der USA zur See gefahren sind, aus Mangel an Ladung aufgelegt: Die "Edward Sewall", ein Produkt der Sewall-Werft, gehörte jetzt der Texas Co. in Port Arthur, TX (*daraus wurde 1959 die TEXACO*) und lag seit einem Jahr im Mississippi. Kapitän Halvorson und ein Herr Iversen von den Alaska Packers sahen sie sich an und entschieden, dass sie ein guter Kauf war. Im Februar 1922 verließ sie Crescent City gezogen vom Schlepper „Barranca“, der sie bis nach Colon (*Panama-Kanal*) brachte. Sie hatte eine Stückgutladung, und kam Anfang Mai in San Francisco an. Sie wurde in „Star of Shetland“ umbenannt und war zusammen mit der „Star of Falkland“ das letzte Segelschiff, das von der Alaska Packers Association gekauft wurde.

Den ganzen Sommer und Herbst 1922 über lag sie in der Moore-Werft in Oakland und wurde überholt. Obwohl die Firma zweifellos der Meinung war, dass sie noch auf unbestimmte Zeit Segelschiffe gewinnbringend betreiben könnte, war 1922 kein Jahr für übermütige und optimistische Spekulationen. Die Reeder in San Francisco begannen, ihre Schiffe, zum größten Teil Holzschiffe, abzustoßen.

Robert Dollar hatte eine Flotte von großen stählernen Rahseglern gekauft, die sechs Jahre lang in Santa Rosalia, Mexiko, einem kleinen Bergbauhafen im Golf von Kalifornien, aufgelegen hatten, und als sie nach San Francisco geschleppt wurden, waren sie nicht gerade die schönsten Schiffe. Hind Rolph und Co. hatten einige Rahsegler in weltweiter Fahrt, die sie aber

1921 nach Hause holten, um sie für unbestimmte Zeit aufzulegen. Keines dieser Schiffe kam je wieder in Fahrt.

Es schien eine schlechte Zeit zu sein, um den weiteren Betrieb von großen Segelschiffen zu planen. In den frühen 1920er Jahren trennte sich die Firma von ihren älteren Holzschiffen, gefolgt von den kleineren und älteren Eisen- und Stahlschiffen. Sobald sich Käufer fanden, verschwanden die meisten von ihnen in obskure Ecken des Pazifiks oder wurden an die Filmmogule von Hollywood verkauft, die authentisch aussehende Requisiten brauchten, die auf Kommando brennen, sinken oder explodieren konnten. Dapfer ersetzten die Segelschiffe, deren hohe Masten die Schuppen in Alameda überragt hatten, und 1930 verstärkte die Depression den Pessimismus in der Schifffahrtswelt.

Wir sind wieder auf der „Star of Alaska“, die den Hafen von Alameda verlässt, das einzige Schiff, das aus einer schrumpfenden Flotte von gut erhaltenen, aber veralteten Schiffen ausgewählt wurde, um zum jährlichen Lachsfang nach Norden zu fahren. Aber sie fährt im Schlepptau des Kompanie-Schleppers „Arctic“ und lässt ihre Segel eingerollt. Nach der Saison, am 16. September, tauchte sie vor der Golden Gate Bridge auf, mit einer langen Schlepptrosse hinter dem Dampfer „Kvichak“ hängend. Sie war in diesem Jahr gar nicht selbständig gefahren, und als ihre Ladung gelöscht war, wurde sie zusammen mit ihren Schwestern aufgelegt und zum Verkauf angeboten.

Das war vor fast 30 Jahren (*geschrieben im Jahr 1960*). Wo ist diese große Flotte von Schiffen geblieben? Die „Star of Alaska“ selbst liegt immer noch in der Gegend, aber ihr Aussehen hat sich stark verändert. Sie ist jetzt ein schmuckes Museums-Schiff.

Die „Star of Chile“ wurde 1926 verkauft und zu einem Leichter mit dem Namen „Roche Harbor Lime Transport“ umgebaut, der mit Kalkstein beladen einige Küstenfahrten unternahm, bevor er in Puget Sound aufgelegt wurde. Während des Zweiten Weltkriegs wurde sie zu einem Viermastschoner umgeriggt, geriet aber in den Gewässern von British Columbia auf einem Felsen und kehrte mit einem Zement-Kasten im Boden, der das Leck abdichtete, in den Lake Washington zurück. Nach elf Jahren Aufliegezeit wurde sie verkauft, repariert und als Leichter in kanadischen Gewässern eingesetzt.

Die „Star of India“, dieses solide alte Schiff mit seinen schweren, schwedischen Eisenplatten, wurde ebenfalls 1926 verkauft und ging nach San Diego, um ein schwimmendes Schifffahrts-

museum zu werden. Dort liegt sie heute noch in der Nähe der Innenstadt von San Diego an der Pier. Ihre Takelage ist stark reduziert und sie braucht einen neuen Anstrich, aber dieses 95 Jahre alte Schiff ist nicht zu übersehen (*auch im Jahr 2022 liegt das Schiff noch dort!*).

Bis 1950 war der Einsatz dieser Zweimann-Stellnetzboote mit Spritsegeln gesetzlich vorgeschrieben. Dann wurden endlich Motorboote für die Fischerei in der Bristol Bay zugelassen. Die Stellnetzboote für Alaska wurden in San Francisco gebaut und mit Segelschiffen nach Norden transportiert.

Die „Star of Peru“ setzte 1926 die französische Trikolore, brachte eine Ladung Holz von Vancouver, B.C., zu den Südpazifikinseln und wurde dort zu einer Lager-Hulk abgetakelt.

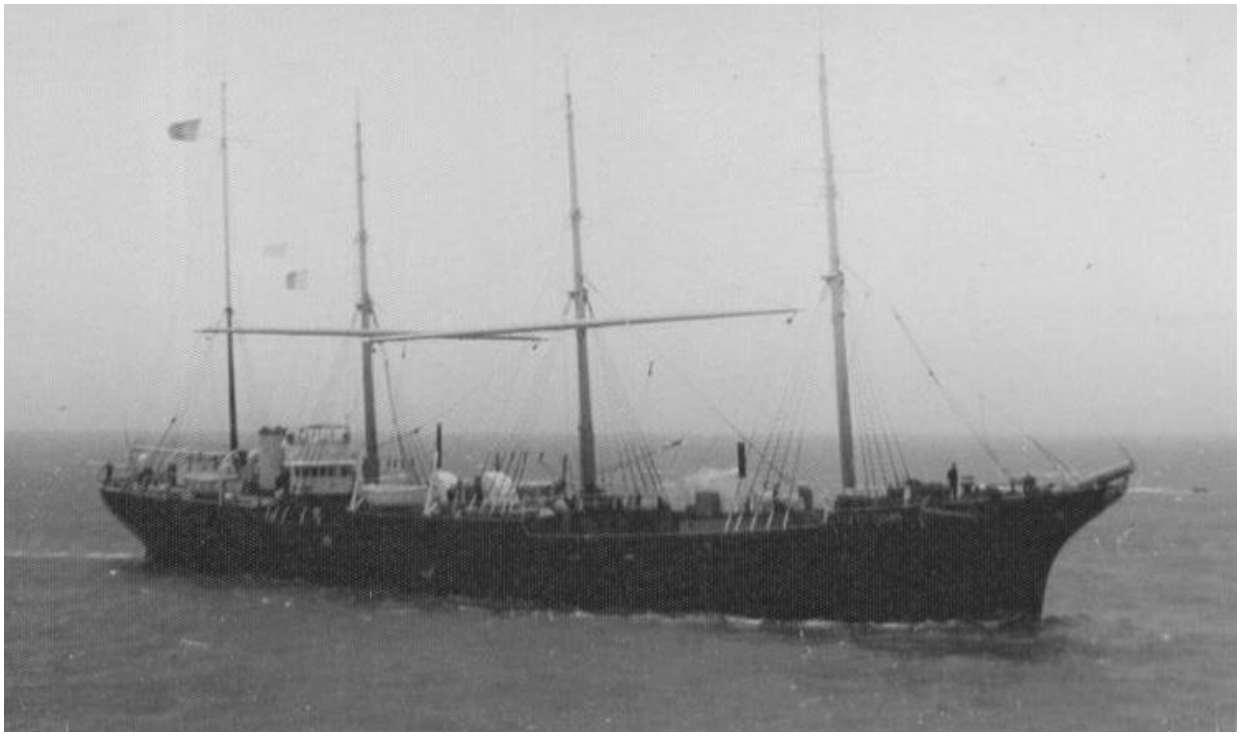
Die „Star of Italy“ wurde 1927 abgetakelt und nach Buenaventura, Kolumbien, geschleppt, um dort als Leichter verwendet zu werden. Dieses Schiff, mit den elegant geneigten Masten, das so anmutig im Wasser lag, war eines der letzten Überlebenden der Flotte, aber es wurde zu einer Hulk in einem obskuren fremden Hafen.

Die „Star of Russia“ wurde verkauft und transportierte eine Ladung Holz von Tacoma nach Samoa, bevor sie in Neukaledonien versenkt wurde. Für diese letzte Reise wurde sie in „La Perouse“ umbenannt. Die nächsten drei Jahrzehnte lag sie nicht weit entfernt von ihrer alten Schwester aus der Alaska-Fahrt, der „Star of Peru“.

Die „Star of France“ fiel in die Hände einiger Leute aus Südkalifornien, die in ihr das Potential für eine Angel-Basis sahen. Sie wurde 1934 verkauft, in Alameda zu einem Leichter umgebaut, nach Redondo Beach geschleppt und einige Meilen vor der Küste vor Anker gelegt. In den nächsten sieben Jahren wurde sie vernachlässigt, während gummibeinige Landratten Makrelenschleim, Sodapop und Bonbonpapier über ihre Decks verteilten. So erging es diesem Schiff, das in den 1870er Jahren mit Jute für die britischen Inseln aus Indien Rennen nach Hause gefahren war, ein Relikt der prächtigen viktorianischen Ära, das alle Anmut der hölzernen Klipper in seinen eisernen Rumpf übernommen hatte! 1940 wurde das Schiff in die

lukrativeren Fischgründe vor dem San Pedro Breakwater verlegt. Eines Tages im September 1940 wurde es von einem japanischen Dampfer im dichten Nebel gerammt und auf den Grund geschickt.

Die „Star of Greenland“, die in ihrer Jugend als “Hawaiian Isles“ den Hafenarbeitern entlang der Melbourne-Front ihre Skysegel-Rahen gezeigt hatte, wurde 1929 an schwedische Eigner verkauft, die sie in „Abraham Rydberg“ umtauften und sie mit Getreideladungen um die Welt schickten. Dabei wurden Jungen für die Seefahrt ausgebildet. Im Zweiten Weltkrieg wurde das Schiff im Nordatlantik, in der Nähe der Färöer, eingesetzt und in die Vereinigten Staaten beordert. Ein oder zwei Jahre lang fuhr sie zwischen den Atlantikhäfen und entkam irgendwie den U-Booten, wurde aber schließlich an portugiesische Käufer abgegeben, die sie zu einem Motorschiff umbauten. Sie fuhr als „Foz Do Douro“ (Foto unten) weiter, bis sie schließlich 1957 in La Spezia verschrottet wurde.



Das portugiesische Motorschiff FOZ DO DOURO, ex ABRAHAM RYDBERG ex STAR OF GREENLAND ex HAWAIIAN ISLES. João Fernandes Agualusa war lange Zeit ihr Kapitän und hatte als Steuerleute Domingos Magano und Fernando Macias, alle aus Ilhavo, Aveiro. Eigentümer war seit 1943 Julio Ribeiro Campos, Oporto. Hier fotografiert beim Einlaufen in Leixões in den frühen 50er Jahren. (Foto www.shipsnostalgia.com/media/foz-do-douro.94977)

Die „Star of England“ wurde 1932 verkauft. Ihre neuen Besitzer träumten von einer bezahlten Weltumsegelung, aber das Geld war knapp und die Pläne lösten sich in Luft auf. Die „Star of England“ wurde erneut verkauft und ging nach Kanada, wo sie bis heute (*1960*) als Leichter eingesetzt wird. Die "Star of Alaska", die unter ihrem ursprünglichen Namen "Balclutha" restauriert wurde, wurde kürzlich an ihren ständigen Liegeplatz im San Francisco Maritime Museum geschleppt.

Die "Star of Shetland", die "Star of Lapland" und die "Star of Zealand" wurden alle Ende der 1920er Jahre aufgelegt, aber erst 1934 verkauft. Diese letzten großen Frachtsegler waren immer noch gut, und die Firma steckte viel Geld in ihre Instandhaltung, selbst nachdem die

„Star of Alaska“ 1930 zum letzten Mal nach Hause gekommen war. Aber es wurde schwierig, Männer zu finden, die auf den Segelschiffen fahren wollten.

Eine nach der anderen wurden die drei großen, von Sewall gebauten Viermastbarken, beladen mit Salz oder Stahlschrott, auf Nimmerwiedersehen über den Pazifik nach Japan geschleppt, wo sie verschrottet wurden. Die „Star of Shetland“ war die letzte, die im September 1936 diesen Weg ging. Danach blieb nur noch die „Star of Finland“ übrig. Man hoffte, dass sie als Erinnerung an die Tage der Segelschiffahrt erhalten bleiben würde.

Die Alaska Packers Association war stolz auf ihre Vergangenheit, und man widmete diesen Schiffen viel Aufmerksamkeit und Nostalgie, so dass es durchaus angemessen erschien, die „Star of Finland“ zu erhalten. Doch 1939 wurde sie zu einem guten Preis verkauft, und es blieben nur noch die Dampfer in Alameda liegen.

Der sich verdunkelnde Horizont des Zweiten Weltkriegs erwies sich als eine Art Rettung für diesen letzten Überlebenden, und 1941 wurde sie gechartert, um Holz für Südafrika zu laden. Im September verließ sie Grays Harbor und erreichte Durban nach 126 Tagen, von wo aus sie nach Hobart, Tasmanien, weiterfuhr. Probleme plagten die alte Bark, und sie wurde an die US-Armee verkauft, nach Sydney geschleppt und zu einer Hulk gemacht. Sie überlebte den Krieg im Südwestpazifik und wurde schließlich auf die Philippinen gebracht und an den Strand geschoben, wo sie bis heute liegt. (*Über das Schicksal der Star of Finland gibt es auch abweichende Berichte!*)

Wo einst in der Bucht von San Francisco die schönen Rümpfe von vielen Limejuicern zu sehen waren, liegt heute nur noch einer, die „Balclutha“. Sie hat einen Zyklus der Geschichte abgeschlossen, denn sie liegt heute an einem Kai in der Bucht von San Francisco vertäut, nicht weit von der Stelle entfernt, an der sie 1887 als neues Schiff vor Anker ging.

Das Schiff ist heute noch so gemalt wie damals, aber ihre alten Besitzer und die Männer, die es gebaut haben, sind Geschichte. Diejenigen, die sie in ihrer britischen Zeit segelten, sind lange gestorben, und selbst in San Francisco muss man sehr genau suchen, bis man einen findet, der sich an sie als den Stern von Alaska erinnert. Die „Balclutha“ ihren letzten Liegeplatz gefunden: in San Francisco, wo sie 50 Jahre lang während ihres Arbeitslebens zu Hause war.

Schiffsname	vorherige Namen	Bauweise	Bau-jahr	Bauwerft	BRT	Länge (feet)	Breite (feet)	Tgg (feet)	bei APA von - bis	Verbleib
Bohemia		Holz Vollschiff	1875	Bath, Maine Houghton Brothers	1633	221' 7"	40' 2"	25' 5"		1931
Centennial	Die Jungfernreise nach Philadelphia, zur Weltausstellung "100 Jahre USA" (centennial) . Daher der Schiffsname.	Holz Vollschiff, später 4-Mast-Barkent.,	1875	East Boston Smith & Townsend	1286	190' 4"	38' 0"	24' 0"	1896 - 1925	1930
Compeer		Holz 3-Mast-Schoner	1877	Fairhaven, Cal. Hans D. Bendixsen	347	140' 5"	32' 5"	11' 2"		1912
George Skolfield		Holz Vollschiff	1870	Brunswick, Maine Skolfield Brothers	1313	187' 2"	38' 2"	23' 9"		1900
Indiana		Holz Vollschiff	1876	Bath, Maine E. & A. Sewall	1487	208' 9"	40' 0"	23' 9"		1936
James A. Borland		Holz 3-Mast-Bark	1869	New York	670	145' 0"	33' 0"	19' 0"		unbekannt
Llewellyn J. Morse		Holz Vollschiff	1877	Brewer, Maine Joseph Oakes & Son	1392	198' 2"	36' 6"	24' 2"		1926
Merom		Holz Vollschiff, ab 1890 Bark	1870	Phippsburg, Maine C. V. Minott	1204	179' 2"	37' 6"	23' 9"		1900 Strandung vor Karluk, Alaska
Metha Nelson		Holz 3-Mast-Schoner	1896	Eurekan, Cal. Hans D. Bendixsen	460	156' 0"	36' 0"	11' 9"		1936 "Bounty" für Metro-Goldwyn-Mayer, 1942-45 USS IX-74, Verbleib unbekannt
Nicholas Thayer		Holz 3-Mast-Bark	1868	Thomaston, Maine	584	138' 9"	31' 0"	19' 3"	? - 1906	1906, auf der Reise von Seattle nach Seward verschollen
Premier		Holz 3-Mast-Schoner	1876	Port Blakeley, Wash., Hall Brothers	308	141' 7"	33' 4"	10' 8"		1919
Prosper		Holz 3-Mast-Schoner	1892	Pero Mill, Oregon, Pershbaker	241	128' 0"	32' 6"	8' 0"		1924
Santa Clara		Holz Vollschiff	1876	Bath, Maine Chapman & Flint	1453	209' 5"	40' 0"	25' 5"	1897 - 1926	in San Pedro 1939 gesunken; gehoben, 1968 auf See versenkt
Star of Alaska	ex Balclutha (brit.)	Stahl Vollschiff	1886	Glasgow, Charles Connell & Co	1862	256' 3"	38' 5"	17' 5"	1904 - 1933	Museumsschiff in San Francisco
Star of Bengal		Eisen 3-Mast-Bark	1874	Belfast, Harland & Wolff	1694	262' 8"	40' 2"	23' 5"	1906 - 1908	1908 gestrandet auf Coronation Island, Alaska, 110 Tote
Star of Chile	ex Coalinga ex La Escocesa	Eisen 3-Mast-Bark	1868	Dundee, Gourlay Brothers	1001	202' 0"	34' 2"	21' 1"	1902 - ?	1960 Barge in Kanada
Star of England	ex Abby Palmer (brit.) ex Blairmore (brit.) später Island Star (Can)	Stahl 3-Mast-Bark	1893	Dumbarton, A. McMillan & Son	2123	264' 0"	39' ü"	23' 5"	1906 - 1934	1935 Island Star , Leichter 1945 Crown Zellerbach NO. 4 1961 abgebrochen in Victoria

Schiffsname	vorherige Namen	Bauweise	Bau-jahr	Bauwerft	BRT	Länge (feet)	Breite (feet)	Tgg (feet)	bei APA von - bis	Verbleib
Star of Falkland	ex-Arapahoe ex Northern Light (US) ex Steinbek ex Durbridge	Stahl Vollschiff	1892	Port Glasgow, W. Hamilton & Co.	2201	276' 8"	42' 0"	24' 2"	1923 - 1928	1928 aground at Akun Head, Inimak Passage, Alaska, total loss.
Star of Finland	ex Kaiulani (US)	Stahl 3-Mast-Bark	1899	Bath, Maine, A. Sewall & Co.	1699	225' 7"	42' 3"	20' 0"	1910 - 1935	1941 Leichter ohne Takelung, in den 1960ern verschrottet
Star of France		Eisen Vollschiff	1877	Belfast, Harland & Wolff	1766	258' 0"	38' 0"	22' 8"	1905 - 1933	Fishing Barge, 1940 gesunken
Star of Greenland	ex Hawaiian Isles, später Abraham Rydberg, später MS Foz do Douro (port.)	Stahl 4-Mast-Bark	1892	Glasgow, Charles Connell & Co B-Nr. 184	2345	270' 0"	43' 1"	23' 6"	1909 - 1930	1945 converted to aux. barquent. twin screw, 1300hp 1957 abgebrochen in La Spezia
Star of Holland	ex Homeward Bound ex Otto Gilde-meister (DE) ex Zemindar (brit.)	Stahl 3-Mast-Bark	1885	Belfast, Harland & Wolff	2120	282' 0"	39' 6"	23' 5"	1909 - 1935	1935 an Japan verkauft 1950 abgebrochen?
Star of Iceland	ex Willscott (brit.)	Stahl 3-Mast-Bark	1896	Port Glasgow, W. Hamilton & Co	2161	267' 3"	40' 1"	23' 7"	1909 - 1930	18.11.1929 storm-damaged near Oshima & broken up at Yokohama
Star of India	ex Euterpe	Eisen 3-Mast-Bark	1863	Ramsey, Isle of Man, Gibson & Co	1318	205' 5"	35' 2"	23' 4"	1901 - 1936	Museumsschiff in San Diego
Star of Italy		Eisen Vollschiff	1877	Belfast, Harland & Wolff	1784	251' 5"	38' 2"	22' 9"	1906 - 1927	bis 1935 Hulk in Bonaventura
Star of Lapland	ex Atlas (US)	Stahl 4-Mast-Bark	1902	Bath, Maine, A. Sewall & Co	3381	332' 4"	45' 4"	26' 1"	1910 - 1935	1935 abgebrochen in Japan
Star of Peru	ex Himalaya (brit.)	Eisen Vollschiff, später Bark	1863	Sunderland, England, Pile, Hay & Co	1027	190' 2"	33' 0"	20' 2"	1896/?1901	1926 Hulk Noumea, Neu Kaledonien
Star of Poland	ex Acme (US)	Stahl 4-Mast-Bark	1901	Bath, Maine A. Sewall & Co	3288	332' 2"	45' 4"	26' 1"	1913 - 1918	1918 gestrandet in Japan
Star of Russia		Eisen Vollschiff	1874	Belfast Harland & Wolff	1981	275' 5"	42' 2"	24' 2"	1901 - 1926	bis 1953 Hulk in Neu Kaledonien (Apia)
Star of Scotland	ex Kenilworth (brit.), 1930 fishing barge, 1938 Rex, Casino-Schiff 1942 Star of Scotland	Stahl, 4-Mast-Vollschiff, 1895 Bark, 1941 6mast-Schoner	12.03. 1887	Port Glasgow J. Reid & Co	2598	300' 2"	43' 1"	24' 2"	1908 - 1930	1941 6-mast-Schoner 13.11.1942 versenkt durch Geschützfeuer von U159
Star of Shetland	ex Edward Sewall (US)	Stahl 4-Mast-Bark	1899	Bath, Maine A. Sewall & Co	3345	332' 0"	45' 3"	25' 5"	1922 - 1935	1936 in Osaka abgebrochen
Star of Zealand	ex Astral (US)	Stahl 4-Mast-Bark	1900	Bath, Maine A. Sewall & Co	3292	332' 3"	45' 4"	26' 0"	1910 - 1935	1935 in Japan abgebrochen
Sterling		Holz Vollschiff	1873	Bath, Maine E. & A. Sewall & Co	1731	208' 3"	42' 7"	17' 3"	? - 1898	1898 in der Beringsee auf Grund gelaufen, Totalverlust